

**LUPO RATTAZZI**  
*(Presidente di Air Europe)*

## IL TRASPORTO AEREO E LA SUA LIBERALIZZAZIONE: UN PROCESSO INTEGRATO

Se debbo parlare di trasporto aereo e liberalizzazione, penso che la cosa più utile che posso fare non è certamente quella di ripercorrere le tappe di un processo che tutti voi ormai conoscete a memoria soprattutto nella sua evoluzione normativa, ma piuttosto di fornirvi un contributo di interpretazione di come si è venuto attuando questo processo agli occhi di una Azienda, l'«Air Europe», che lo ha vissuto da protagonista fin dalle sue prime battute.

Infatti, la nostra storia inizia nel dicembre del 1988 quando era da poco entrato in vigore il Primo Pacchetto CEE e quindi abbiamo potuto vivere di persona fino ai giorni nostri il passaggio da un sistema fortemente regolato ad uno con forti caratteristiche di liberalizzazione, almeno sulla carta.

Diciamo subito una cosa: il trasporto aereo in Europa si è da sempre caratterizzato come una partita in cui l'arbitro era anche proprietario di una delle squadre in campo, un elemento di massima distorsione della concorrenza.

Questa distorsione ha avuto la sua massima e più prolungata espressione proprio nel nostro Paese e lo dimostro con un dato inequivocabile: sebbene la piena liberalizzazione dell'accesso di nuovi vettori ai vari mercati nazionali europei fosse stata prevista dal III Pacchetto CEE solo per il gennaio del 1996, già nel 1992 vari Paesi della Comunità avevano derogato ai vari regimi di esclusiva in capo alle rispettive Compagnie di bandiera per quanto riguardava l'attività nazionale e presentavano un quadro pluralistico di Compagnie assai interessante; non mi riferisco alla solita Gran Bretagna.

gna, ma a Paesi come la Spagna, la Germania etc..., cioè Paesi con tradizioni di intervento statale nell'economia molto più simili alle nostre. In Italia invece la prima vera concorrenza si registra solo con l'avvento di "Air One" alla fine del 1995.

Vale a dire che mentre molte amministrazioni degli altri Paesi della Comunità avevano assunto un atteggiamento "anticipatorio" rispetto ai processi previsti dall'evoluzione della legislazione comunitaria, l'Italia nel corso degli ultimi dieci anni non ha fatto altro che "giocare di rimessa" recependo ed applicando i regolamenti comunitari solo all'ultimo, quando proprio non se ne poteva fare a meno, quasi come fossero una fastidiosa imposizione da subire e non un'opportunità per il consumatore.

Il copione era sempre lo stesso: perché? Ma è semplice, perché l'arbitro, cioè lo Stato attraverso la sua amministrazione competente, il Ministero dei Trasporti, doveva "proteggere" a tutti i costi la sua creatura, la Compagnia di bandiera. Ma quando si protegge qualcuno dalla realtà lo si vizia, si finisce per fargli solo del male ed infatti, l'opera di "tutela" da parte dello Stato italiano in favore di Alitalia è valsa il fatto che Alitalia è stata l'ultima delle Compagnie di bandiera europee ad operare una ristrutturazione, effettuata con enorme ritardo e che le è costata una punizione particolarmente severa da parte della Unione Europea. Infatti l'erogazione di aiuti statali in favore di Alitalia è avvenuta non agli albori del processo di liberalizzazione europea, come era successo per altre compagnie come Iberia o Aer Lingus, bensì dopo il suo completamento. Ciò ha significato che la punizione non poteva che essere più severa in quanto maggiore rischiava di essere l'effetto distorsivo di una erogazione di aiuti statali in un contesto di piena deregolamentazione.

A questo proposito debbo specificare che la Decisione dell'Unione Europea del 15 luglio 1997 riguardo agli aiuti statali in favore di Alitalia è stato il grande atto di giustizia nella storia del trasporto aereo del nostro Paese. Lungi dal rappresentare un episodio del *derby* Italia-Inghilterra, come alcuni commentatori si ostinano a dipingerla, essa ha costituito una imprescindibile appendice di completamento ai Tre Pacchetti CEE poiché ha sancito due prin-

cipî fondamentali, non contenuti in alcuni dei tre succitati pacchetti e senza i quali questi ultimi rischiavano di non trovare applicazione. Mi riferisco *in primis* all'obbligo di neutralità ed imparzialità dell'arbitro, sempre per usare un'analogia calcistica, e poi al principio che i soldi del contribuente non possono in alcun modo essere utilizzati per fare concorrenza ai privati.

Per cogliere appieno la portata di questa Decisione sulla realizzazione di una vera liberalizzazione nel nostro Paese basta citare due delle concrete conseguenze: il trasferimento della gestione degli *slot* ad un organismo neutrale, l'Assoclearance, e la radicale trasformazione di quell'assurdo documento che era la Convezione tra lo Stato e l'Alitalia che regolava (*ad usum delphinii*, chiaramente) la assegnazione di linee verso i Paesi terzi.

Dell'efficacia di questo intervento comunitario la nostra Azienda può fornire la più diretta testimonianza. Infatti in più circostanze ha lamentato la continua parzialità dell'arbitro, ed ogni volta queste doglianze hanno provocato un'immediata azione rettificatrice da parte delle Autorità Europee. In questa sede posso citare alcuni episodi salienti: l'intervento della Comunità Europea nel gennaio del 1998, che ha obbligato il Ministero a procedere alla assegnazione di linee richieste da alcuni vettori privati, tra cui Air Europe, ed il recentissimo intervento volto a sventare il colpo di mano del nuovo testo di Convenzione tra lo Stato e l'Alitalia (che mirava a mantenere i vecchi privilegi), nonché l'obbligo di riindire il concorso per l'assegnazione di alcune linee verso Paesi terzi a causa della illegittima assegnazione di alcune di esse ad una Compagnia del Gruppo Alitalia (l'Eurofly) priva dei necessari requisiti.

Mi rincresce dover dedicare così tanto tempo ad Alitalia per spiegare l'evoluzione della liberalizzazione del trasporto aereo in Italia, ma penso che appaia chiaro a tutti come queste due vicende siano inestricabilmente legate, così come appare chiaro a tutti che, alla luce di quanto da me rappresentato, non si potrà parlare di piena liberalizzazione in Italia finché Alitalia non verrà privatizzata.

E veniamo alla Sicilia: ormai è noto a tutti che lo sforzo della nostra Compagnia a seguito dell'ingresso nel segmento dei voli di linea domestici, si è concentrato proprio su questa Isola avendo

incrementato i posti offerti su Palermo e Catania in media del 50% rispetto all'offerta che vi era prima del nostro ingresso. Credo che l'effetto benefico sulle tariffe e soprattutto sulla qualità del servizio (visto che offriamo un prodotto a due classi) sia sotto gli occhi di tutti, soprattutto in Sicilia. Non vi è dubbio quindi che quest'Isola, da sempre penalizzata in fatto di collegamenti con il Continente, sia tra i soggetti più beneficiati dalla nuova disciplina del trasporto aereo.

Inoltre, per quanto riguarda il turismo in Sicilia, la nostra Compagnia che è nata e cresciuta con una vocazione fortemente legata a questa industria, ha particolarmente focalizzato la sua attenzione verso quei *Tour Operators* dediti allo sviluppo dell'Isola mettendo a disposizione spazio e tariffe privilegiate.

Rimane la questione Linate/Malpensa, sulla quale desidero agganciarvi all'intervento del signor Balotta, Segretario Generale della FIT CISL Lombardia.

Noi sappiamo quanto si sia sensibili alla questione qui in Sicilia; sappiamo che Linate è l'aeroporto preferito dai siciliani perché agevola l'andata e ritorno in giornata verso la capitale lombarda.

Voglio chiarire che Air Europe non è irrevocabilmente votata a Malpensa, anche se la creazione di un *hub* rappresenta un interesse dell'industria nazionale del trasporto aereo e quindi un interesse nazionale.

Noi ci rimettiamo alle decisioni del Governo che, già qualche anno fa, decise che l'interesse nazionale era di concentrare tutto a Malpensa proprio nell'ottica dell'*hub*. Abbiamo impostato tutta la nostra pianificazione strategica su questo presupposto, siamo addirittura entrati quest'anno nella concorrenza sui voli da e per la Sicilia, pur essendo gli unici a non potere utilizzare Linate a causa del cosiddetto «Decreto Burlando Bis», ma fidando del fatto che, prima o poi, si sarebbe ripristinata la parità di condizioni ovvero.

Adesso ci troviamo con il rischio di una proroga del «Burlando bis» che si traduce nel mantenimento del privilegio di utilizzare Linate solo in capo ad un limitato numero di vettori (quelli per intenderci che vi operavano nel 1998) e quindi il continuo handicap

di Air Europe nei confronti di Alitalia, Air One e Meridiana. Siamo alla confluenza di alcuni legittimi interessi (quelli ad esempio dell'utenza siciliana di continuare a poter disporre di un comodo *City Airport* nella capitale lombarda) ed altri molto meno difendibili come quelli di alcune Compagnie europee che vogliono continuare ad approfittare di una posizione di assoluto privilegio per intercettare i flussi di traffico intercontinentali da e per l'Italia.

Come andrà a finire? Noi pensiamo che il progetto di integrale trasferimento su Malpensa andrà avanti semplicemente perché non ci sono alternative, salvo voler bruciare migliaia di miliardi già spesi dalla Comunità Europea e dal nostro Paese sul progetto Malpensa 2000.

Infatti se, come ho detto prima, è assolutamente legittimo da parte dell'utenza italiana voler continuare a mantenere un ruolo di *City Airport* per Linate, non è stato ancora inventato un criterio di accesso a Linate che, dovendo soddisfare il requisito della neutralità e quindi non discriminatorio, non finisca per annullare il progetto Malpensa 2000. E mi rivolgo al signor Ballotta: credo che la vostra proposta proprio perché fa i nomi ed i cognomi (delle Compagnie aeree che dovrebbero rimanere a Linate, si intende) e proprio perché prevede un contingentamento dei volumi di detto aeroporto, non mi sembra sia assolutamente percorribile.

Interessi dell'industria ed interessi dell'utenza quindi si fronteggiano in una complessa vicenda che rappresenta una delle più drammatiche tappe del completamento del processo di apertura del mercato del trasporto aereo europeo.

Ai siciliani chiediamo pazienza: se la vicenda si concluderà con la chiusura di Linate, e quindi con una delusione, di converso avremo posto le basi per una maggiore competitività da parte di aziende come la nostra che potranno avvalersi dei benefici del sistema di *hub* e quindi della possibilità di offrire più prodotti all'utenza, inclusa quella siciliana.

Infatti, se tutti i flussi si concentreranno su Malpensa, Air Europe avrà un maggiore stimolo ad aggiungere tratte internazionali ed intercontinentali di interesse anche per gli utenti dell'Isola.

Il nostro auspicio è ovviamente che sia ripristinata comunque velocemente la parità di condizioni nell'interesse di quel processo di liberalizzazione il cui fine ultimo è quello di creare un quadro pluralistico di compagnie aeree che si contendono i favori del passeggero che viaggia tra Milano ed il Sud dell'Italia.